MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1944 NOVEMBER 15. (VII. ÉVF. 22. SZÁM)



SZELEK SZÁRNYÁN
(Nád A. felv.)

ÁRA 1 PENGŐ



443980. — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása
Felelős: Kárpáti Antal igazgató

Gyorsbombázóink bevetésen...

(A repülőerők haditudósítójától.) A felderítők kiértékelt jelentései megállapították, hogy a *Sz.*-i repülőtérre több mint száz vadász, valamint egyéb ellenséges harcigép települt. Gyorsbombázó századaink reggel hat óra óta készültségben vannak, olyan várakozás előzi meg a bevetési parancsot, mint valamikor a legkedvesebb lovagi torna nemes és vérnélküli küzdelmét. Az idő tiszta, szépen fakadnak fel a korareggeli eget borító halovány ködpárák s hét óra után kezdődik is a készülődés. Már a bevetési megbeszélés is páratlan esemény: résztvesz rajta *Rudel alezredes is, a tölgyfalombokkal és brilliánsokkal kitüntetett legendás német stukaparancsnok,* aki most a *FW- 190-es* rombolók parancsnoka. A megbeszélés eredményeként a nagyarányú támadásra három kötelék indul. Egyeztetik az órákat: pontosan *nyolckor Rudel alezredes rombolóezrede* bombáz és támad *nyolc óra öt perckor a magyar Me. 210-es gyorsbombázók két százada, nyolc óra nyolc perkor pedig Barkhorn tölgyfalombos, kardos lovagkereszttel kitüntetett őrnagy egy vadászosztálya* hajt végre alacsony támadást az orosz repülőtér ellen.



A bevetés megbeszélése

Az órák mindenütt egyeznek, ezúttal annál fontosabb a pontosság, miután az egész támadás eredményessége is ezen múlik. A fegyveresek parancsnokai jelentik: repesz- és gyujtóbombaterhelés a gépben van.

Mint hatalmas, furcsa állatok, másznak elő a repülőtér minden oldaláról az indítóvonalra guruló kócsagszürke *Me. 210-esek,* felsorakoznak, majd pompás nekilendüléssel emelkednek a magasba, fémtestükön, a hajózókabin tetején csillámolva verődik vissza az őszreggeli napsugár. Olyan a levegő, a lombosodó bárányfelhő, mint egyetlen összefolyó gloriola a szép kötelékben húzó kétmotoros gépek körül. Oly gyorsan szállunk a végtelen égen keresztül, — itt-ott szivárványosan csillan meg a fény egy-egy párafoszlányon — hogy már nincs idő e repülés élvezetére, a gépek körül tömérdek füstlabdacs úszkál: *az elkeseredett légvédelem tömérdek tüze...* Elhangzik az *»élesíts!«*, bombáink készen várják már a kioldást, a lövészek beindítják a géppuskatornyokat s az előrenéző gépágyúk minden pillanatban készek a tüzelésre. Az ellenséges repülőtér felett már sűrű füstgomolyagok kígyóznak: *Rudel alezredesék nem jártak eredménytelenül* s gyorsbombázó gépeink egymás után, rajokban zuhannak a célra. Talán másodpercekig sem tartott, míg 4500-ról 1500 méterre értünk, alig múlt el a szédítő zuhanás, egy fordulóval kihúznak a gépek a bombázott terep fölül. Azután még egy hirtelen forduló, le, alacsonytámadásba s a fedélzeti fegyverek végigpásztáznak a földön ülő ellenséges gépeken és még megmaradt berendezéseken. *Alig vagyunk 25 méterre a földtől.*

A támadásnak vége. A gépek felhúznak, a személyzetnek minden idege pattanásig feszül, — ez az a pillanat, amelynél négyszeresére súlyosodik a gyors emelkedéstől az emberi agyvelő — s alig vagyunk ismét a magasban: a távolabbi repülőtérről riadózott orosz vadászok igyekeznek beérni *B. százados* utolsó raját.

A támadásból még éppen felhúzó *N. főhadnagy gépére máris tüzet zúdít az ellenséges Jak- 9-es.* Hirtelen átúsztat balra s a Me. 210-es lövésze, *Cs. szakaszvezető azonnal célbaveszi a támadót.* A célzókészülékben pontosan ül a rájukforduló vadászgép, de *Cs.* még mindig várakozva tartja ujját a lőbillentyűn. Szakadozottan mondja be pilótájának az irányt, hogy félrecsúszhassanak a támadó



Indítóvonalra gurul a gép



A személyzet a géphez megy...

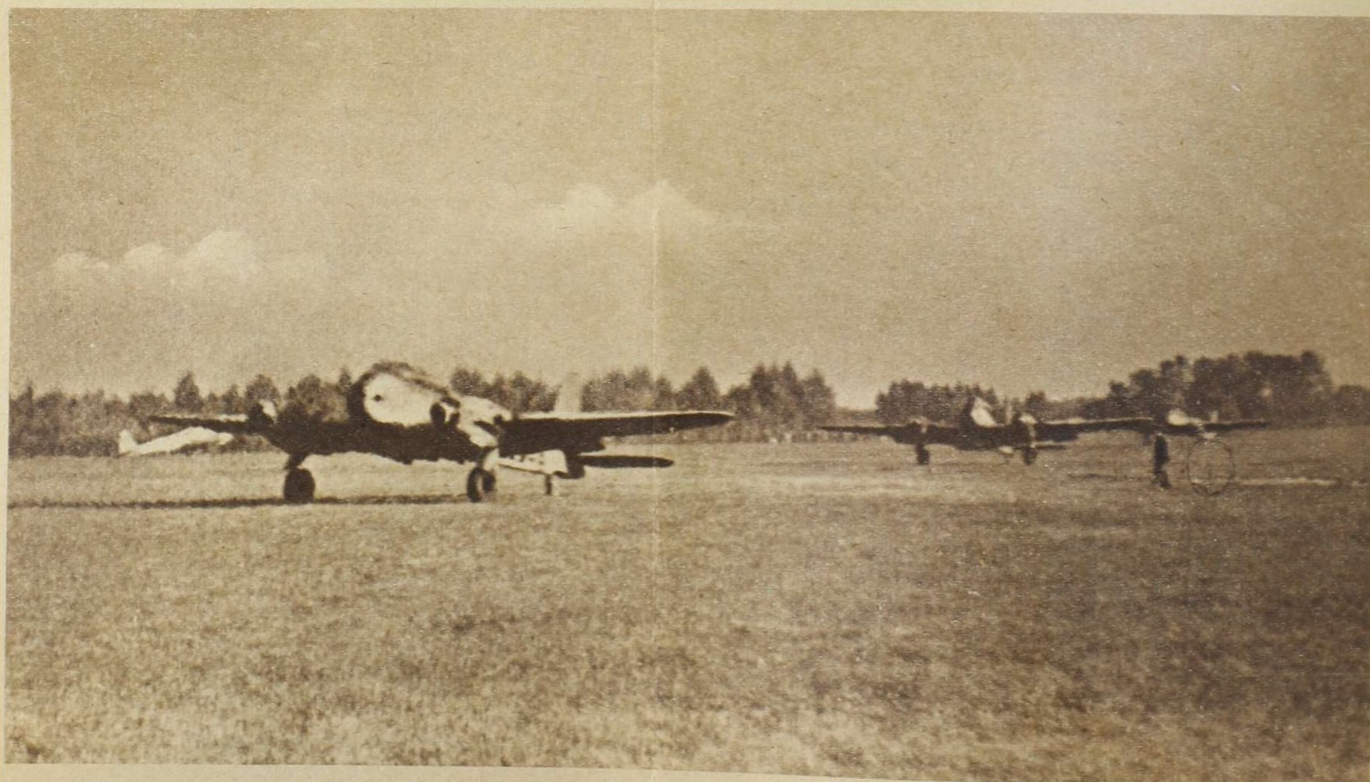


lövedékei elől s maga a támadó mégis a célban maradjon. A gépek észbontó sebességgel hasítják az eget, nem tudni, talán egy percig sem tartott az egész, a *Jak. 9-es már 50 méterre van N. főhadnagytól: Cs. lő*... s a vadászgép hirtelen bal siklófordulóba megy át, N. főhadnagy szintén balfordulóba húz...

A *Jak. 9-es* 500 méteres zuhanás után kigyulladva, füstöt és lángot lövellve vágódik a föld felé.

Néhány perc még s a gyorsbombázógépek saját terület felett vannak. Közülünk senki sem hiányzik s az egymásközti rádión többen máris üdvözlik az újabb légigyőzelmet arató, mindig nyugodt *Cs. szakaszvezetőt,* akinek már eddig is kétszeres ezüst kitüntetése és I., II. osztályú vaskeresztje van.

Gyorsbombázó századaink méltón végezték el feladatukat, 46 gépet pusztítottak el a földön s a légiharc is az ő győzelmükkel zárult.



RÁKOSI AVIATIKUSOK

Adatok a magyar aviatika történetéhez

1903 őszén az amerikai Wright-fivérek 260 méteres repülésükkel a levegőnél nehezebb gépszerkezettel a levegőbe emelkedtek és ezzel az emberiség uralmába vette azt a birodalmat, amelyért ősidők óta sóvárogva vágyott.

Ez eredmény után majd minden nemzet munkához látott és megindult a gépszerkesztők között a verseny. az aviatika rohamos fejlődésnek indult.

Az események torlódnak egymásra. 1909 szeptember 25-én Blériot Lajos átrepüli a La Manche csatornát és még ugyanez év őszén gépével Budapesten mutatja be repülési tudományát. Ez volt az első repülőgép, amit Budapesten, de egész Magyarországon a levegőben láttunk.

Mikor azután a fejünk felett zúgó gépmadár ott vitte szárnyán a repülni vágyó lelkünket és elbüvölve néztük azt az embert, aki biztos kézzel kormányozta az emberi elme legzseniálisabb alkotását, a repülőgépet, tulajdonképpen akkor született meg a magyar aviatika.

Két tucatnyi lelkes, akarni vágyó, megszállott ember jelent meg a rákosi lovassági gyakorlótéren, hogy hírt, dicsőséget, szerencsét, érvényesülést és eredményeket érjenek el.

De lássuk csak, kik voltak azok, akiknek legnagyobb része előzetes tanulmány, szakértelem és hozzáértés nélkül máról-holnapra elhatározta, hogy meghódítja a levegőt.

Ebben az időben az aviatika még a tapogatózások és a homályban való botorkálások korát élte. A vele foglalkozóknak a megoldandó problémák nagy sokaságától megtévesztve, nem tudták megtalálni munkájuk és céljuk helyes irányát.

Valóságos fogalmi káosz uralkodott akkortájt nemcsak nálunk, de mindenütt a világon.

Feltalálók, hivatott és nem hivatott szakemberek, sportemberek, technikusok, mérnökök, mecénások, kisiparosok, diákok, rajongók és szélhámosok vetették magukat a repülésre.

A rostálás lehetetlen volt, a rostálás munkáját idők folyamán maguk az események végezték.

Itt közöljük a rákosi repülők nevét, kik közül az első csoport az élgárdát alkotta és illő, hogy ennek a 17 aviatikusnak a nevével minden idők magyar ifjúsága megismerkedjék.

A Rákosra való költözködés sorrendjében első volt n. Kutassy Ágoston vármegyei tisztviselő, Adorján János gépkocsivezető, Horváth Ernő középiskolai tanár, Zsélyi Aladár gépészmérnök, Székely Mihály műegyetemi hallgató, Svachulay Sándor lakatos mester, Wittmann Viktor gépészmérnök, Lányi Antal hadnagy, gr. Teleky Tibor földbirtokos, Prodam Guido okl. gyógyszerész, Kvasz András mechanikus, Tóth József asztalos, Takáts Sándor artista, Dobos István amatőr szerelő, Minár Gyula mechanikus, Kolbányi Géza főgépész, Dedics testvérek, motorkészítők.

A fentiek közül a pilóták az egy Adorján János kivételével — ki másféléves működése után hátatfordított az aviatikának — mindegyik eleget tett a nemzetközi pilótavizsga feltételeinek és megszerezte a nemzetközi pilótaigazolványt, Svachulay Sándor, Horváth Ernő és Kolbányi Géza gépszerkesztők, valamint Dedics-testvérek motorkészítők pedig teljesitményükkel szolgáltak rá az elismerésre.

A pilóták közül Takáts Sándor, Zsélyi Aladár voltak a magyar aviatika első vértanui, mindketten a Rákoson zuhantak le, rajtuk kívül Takács Béla, Wittmann Viktor, Dobos István haltak még repülőhalált és ma, 30 év után, hatan vannak köztük már csak életben. Svachulay Sándor, Minár Gyula, Kvasz András most is a repülés ügyét szolgálják, Prodam Guido gyógyszerész lett, Tóth József egy találmánya révén vállalkozó, Székely Mihály pedig mint igazgató főmérnök működik.

A rákosi repülők második csoportja, Csermely Károly, Fekete Örs hadnagy, Csók Károly, Zsemlye Elemér, Lazarus Antal, Groh János, Possert János, Reiter Béla, Létay-testvérek, Takács Béla és Wéber Károly hosszabb-rövidebb kísérletezés után mint amatőr gépépitők idővel teljesen eltüntek a rákosi porondról.

Most tudjuk. hogy kik voltak a magyar aviatika úttörői és tudjuk, hogy mik voltak céljaik, nézzük meg, hogy tulajdonképpen mit csináltak.

Blériot budapesti repülése nyomán megalakult Budapesten a Magyar AERO Club. Számos áldozatkész mágnás, közéleti férfi és pénzember 150.000 aranykorona befizetésével lehetővé tették a Club működését. A Club Budapest székesfőváros vezetőségével elhatározta, hogy 1910. év június havában Budapesten nagy nemzetközi repülőversenyt rendez, aminek díjazására 400.000 aranykoronát, a rendezésre pedig 200.000 koronát, összesen 600.000 koronát irányoztak elő.

Ez a verseny akkor a földkerekségen megtartott hatodik nemzetközi repülőverseny volt. Az elsőt 1909. őszén Reimsban tartották 200.000 frank díjazás mellett, ezt követték Pauban, Bresciában, majd Helispolisban (Egyiptomban), végül 1910. év kezdetén Nizzában 300.000 frank díjazás mellett megtartott versenyek.

A kiírt budapesti verseny, mely a magyaroknak még külön, a rendesen felül nagyobb díjazásokat helyezett kilátásba, az egész országban nagy érdeklődést és vérmes reményeket keltett fel.

Dr. Kutassy Ágoston Párisba utazott, hogy ott magát repülőnek kiképezze és a Blériot-gyárban egy repülőgépet vásárolt, hogy így a budapesti nagy versenyen hírt, dicsőséget és nem utolsó sorban, pénzt keressen.

Ő volt az első, ki 1910 tavaszán Párisból hazajött, magával hozva gépét, egy csomó mechanikust és egy francia kiképző pilótát.

Kutassy szerencsétlenségére, ugyanazzal a géppel, mellyel a franciák szép repüléseket végeztek, a Rákoson csak gurulni tudott, így gúnyos tréfálkozás központjába került és akaratlanul is csak ártott a magyar aviatikának.

Nemsokára Adorján János költözött a Kutassy-hangár mellé, egy Blériot-gépre emlékeztető, de teljesen magyar géppel: még a motorját is magyar emberek, a Dedics-testvérek készítették, s mi türelmetlen szemlélők, alig vártuk a gép elkészülését.

Egy nap néhány méternyi gurulás után, a magyar gép a magyar tervezőt a levegőbe emelte és Adorján mintegy kétszáz métert repült egyenes vonalban. Ez volt az első magyar repülés!

Ezután már a harmadik magyar költözött a Rákosra. Horváth Ernő tanár. Már ő is repült.

Horváth után jött Zsélyi Aladár gépészmérnök. Igen könnyü kis gépet épitett és kéthengeres Daragna-motort szerelt beléje.

Ugyanekkor, 1910. év tavaszán, a Helios magyar automobil rt. vásárolt két Blériot-gépet. Szerződtették Robert de Montigny grófot és Croguet francia pilótákat. Ezek aztán szebbnél-szebb repüléseket végeztek a Rákoson és a magyar aviatikusok írigykedve nézték merész szárnyalásukat.

Zsélyi Aladár is ezidőtájt már pompás eredményeket ért el, külföldön pedig 1000 méternyi magasságban kóvályogtak már a gépek. A verseny előtt három nappal, június 7-én Zsélyi Aladár a Rákoson lezuhant és súlyos sebesüléseket szenvedett. A nagy verseny tehát a legkomolyabb magyar résztvevő nélkül folyt le. A versenyen ugyan résztvettek Horváth Adorján és Székely, de mindhárman csak rövidebb távokat repültek egyenes vonalban. A közönség igényét annyira fokozták a külföldi repülőművészek szereplése, hogy gúnyos hahotával fogadták honfitársaik szánalmas szárnypróbálgatásait.

Hangsúlyozni kell, hogy a nagy verseny, ha anyagi szempontból kudarcba is fulladt, mint attrakció és sportesemény egyenesen világraszóló volt.

A verseny után a magyarok tovább folytatták munkájukat. Sokat tanultak külföldi kollégáiktól. Horváth Ernő és Székely Mihály, aki nemrég még Zsélyi munkatársa volt. Ő hamarosan rendbehozta a kis Zsélyi-céget és gyönyörű repüléseket, siklózásokat végzett. Most már Kutassy is igen szépen repült.

Október elején egy katonai léghajó, a „Parseval" érkezett a fővárosba. A Rákoson szállt le. A következő napon Horváth a léghajóstisztek tiszteletére pompás repülést mu-

tatott be, mely majdnem végzetes, súlyos balesettel végződött: Horváth Ernő lezuhant.

Csermely Károly egy francia Voisin-biplánnal hatodiknak állott be a magyar repülőgárdába.

Csermely után indult meg a kísérletezők hada, akik a maguképítette tákolmányaikon, melyek többé-kevésbbé mind utánzatok voltak, szerették volna legyőzni a levegőt. De gyarapodott a komolyabb elemeknek a száma is. Svachulay Sándor, aki Wiener-Neustadtban folytatta kísérleteit, hazajött. Foglalkozására nézve egyszerű iparos: lakatosmester volt, de a repülőgép problémájával már másfél évtized óta foglalkozott, ezen idő alatt a műhelyében rengeteg modellkísérletet végzett. Nagy kézügyesség, az anyag kitűnő ismerete és fáradhatatlan, végtelenül kitartó munkaereje elejétől kezdve számottevő helyet biztosítottak számára a magyar aviatikában. Egyik modeljét még Bleriot budapesti repülése alatt kiállította a Royal-szálló nagytermében. Ez a készülék Párkánynána mellett kipróbálás alá is került, de a motor gyengesége miatt nem sikerült vele eredményt elérni.

Svachulay eltérve az eddig ismert konstruktőrök anyagától, a fától, acélcsőből építette meg gépét. Igy készültek el az „Albatros" és „Kolibri" nevű monoplánjai is.

Ez év december 22-én dr. Kutassy Ágoston leteszi a pilótavizsgát és bebizonyítja, hogy mégis tud repülni. Ő az első magyar, ki ennek az okmánynak a birtokába jutott. Igaz ugyan, hogy másnap hátatfordított az aviatikának és soha többet nem mutatkozott Rákoson.

A rákosi gárda egyre szaporodott. Wittmann Viktor gépészmérnök jött meg nyolcadiknak. Őt, Székely Mihályt és a közben felépült Zsélyi Aladárt a kereskedelmi miniszter ösztöndíjjal Franciaországba küldi tanulmányútra és repülni tanulni. Ez alatt jelenik meg Prodam Guido, aki Horváth tanár gépét repüli, miután Horváth rövidlátása folytán felhagy a repülőgép vezetéssel és ezentúl csak mint repülőgép szerkesztő üködik. Azután jön Dobos István, ő a Svachulay szerkesztette gépek pilótája. Takács Sándor, aki Kolbányi Géza gépén repül, utánuk Kvasz András, aki eddig Zsélyi szerelője volt és gróf Teleki Tibor.

Prodam éri el a legnagyobb eredményeket. Igaz, hogy neki van a legjobb motorja. 1911 május 16-án átrepüli Quarnerót, hol mint fiumei születésüt, nagy ünneplésben részesítik.

1911 junius 20-án a Rákost osztrák pilóták látogatják meg, Bier főhadnagy Wienből Budapestre repül, két napra rá Umlauff kapitány, mindketten a „Zeit" ujság 10.000 koronás díjáért repültek. Székely Mihály, ki időközben egy német Pischoff-gépen tanult repülni, julius 19-én szintén Wienből Budapestre és innen vissza repül.

Kint a Rákoson Kvasz András hajmeresztő dolgokat produkál. Ócska gépeken végez csodás repüléseket. Egy újabb aviatikus csatlakozik a régiekhez, Lányi Antal hadnagy. Augusztus 11-én gróf Teleki Tibor leteszi a pilótavizsgát, augusztus 28-án Lányi hadnagy elsőnek repüli át a Balatont.

Végre 1911 október 17-én aviatikusaink együttesen rendeznek egy magyar versenyt Miskolcon, ahol óriási szélviharban egyedül Kvasz András emelkedik a magasba, de össze is töri gépét. November 4-én Prodam, aki rohamlépésben fejlődik, a főváros felett repül. Ez volt az első repülés Budapest felett. November 5-én Kvasz Szentesen mutat be látványos repülést és egy hétre rá végzi az első magyar túrarepülést Szentesről — Békéscsabára. 1912 január 30-án Prodám leteszi a pilótavizsgát a Rákoson. Május 31-én Takács Sándor a Kolbányi-féle géppel lezuhant.

Minár Gyula, Kvasz András egyik szerelője is ezidőben kap szárnyakra s az alig még 17—18 éves gyerek biztos kézzel kezeli a kormányt.

Augusztus 20-án rendezik a Rákoson az első nemzeti Szent István-versenyt. A verseny jelentősebb aviatikai eredményt nem hozott, de aviatikusaink némi pénzhez jutva folytathatták munkájukat.

Az időközben felgyógyult Takáts Sándor október 13-án vizsgázni akart, ez a nap hozta meg a magyar aviatika első martirját a nagy küzdelemben. A merészen szárnyaló gép szárnyai leszakadtak a törzsről és Takács Sándor a halálba zuhant.

Kilenc napra rá Lányi Debrecenből Nagyváradra repül. November 12-én Kvasz Horváth Ernő újonnan szerkesztett gépével megjelenik a főváros felett, de motorhiba következtében kénytelen a műegyetem előtt a Dunába ereszkedni, azonban minden különösebb baj nélkül menekül gépével együtt.

Az 1913. évet Lányi nyitja meg, január 2-án Nagyvárad—Szilasi repülésével. Március 29-én Dobos István, május 29-én pedig Kvasz András leteszi a pilótavizsgát Rákoson. Június 16-án Zsélyi Aladár és Wittmann Viktor leteszik a pilótavizsgát Wiener-Neustadtban. Augusztus 17-én Lányi Nagyváradról Szegedre repül.

Augusztus 20-án rendezi a Magyar Aero Szövetség a második nemzeti Szent István-versenyt a Rákoson.

A verseny szép anyagi és erkölcsi eredménnyel zárult, a rákosi aviatikusok majd mindannyian igen szépen szerepeltek. A verseny végén Székely gépével lezuhant és sérüléseket szenvedett.

Tóth József szeptember 4-én leteszi a pilótavizsgát a Rákoson. Szeptember 18-án Dobos Mezőtúrról Budapestre repül. Október 5-én aviatikusaink Szombathelyen rendeznek versenyt.

1914 február 10-én Dobos megjavítja a magyar magassági rekordot 1850 méterre. Áprilisban Zsélyi kész gépével az állam által adományozott pompás motorral gyönyörűen repül. Április 15-én Zsélyi újra felszáll, de valami jelentéktelen hiba miatt lezuhan és e zuhanás következtében hosszú szenvedés után július 1-én meghal. Zsélyi Aladár az aviatika második mártirja.

Most már erősen fogyatkozik a rákosi gárda. Adorján, Kutassy kiválása után Takáts Sándor, Zsélyi Aladáron kívül gróf Teleki Tibor is elhúnyt, majd Kolbányi Géza is visszavonul az aviatikától.

Május 3-án báró Pasquier francia repülő bemutatja a bukfencrepülést a Rákoson.

1914 június 7-én és 8-án modelkiállítást rendez a Szövetség, majd 11-én modelversenyt tart. Július 15-én Minár leteszi a pilótavizsgát a Rákoson.

A Szövetség július 26-án Pöstyénben országos repülőversenyt rendez, ez volt a békeévek utolsó ténye. A verseny erkölcsi győztese Minár Gyula, magyar géppel és motorral, ami annál is inkább kimagasló teljesítmény volt, mert a versenyen Wittmann és Lányi osztrák gépekkel vettek részt.

A verseny befejeztével megindul a világháború. Augusztus 4-én a 10 tagra lecsökkent rákosi gárda minden egyes tagjai katonai szolgálatra jelentkezik és a repülőkhöz nyer beosztást.

A Rákos elnéptelenedik, a hangárok kapuit bezárják. Csak ritkán jönnek a hírek a harctérről. Takács Béla a Kárpátokban lezuhan és hősi halált halt. Kvasz András kényszerleszállás folytán orosz fogságba esik. Prodam Guido légiharc közben megsérül és olasz fogságba kerül.

Az összeomlás után a proletárdiktatura reáteszi kezét a rákosi hangárokra, lakóiknak költözködni kell, vörös repülők veszik azokat igénybe. Majd jön a román megszállás, Rákost a románok tartják megszállva és kivonulásuk előtt lebontanak mindent, még az igazgatósági épület téglaházát is és elhordják az utolsó szegig. Ezzel a szomorú aktussal ér véget a rákosi aviatikai telep élete és pontosan 10 évre rá, hogy nagy reményekkel építették maguknak az első hangárokat, ismét futóhomok sepri végig az elhagyott Rákos üres mezejét.

Ha működésüket összehasonlítjuk a gazdag nyugati nemzetek aviatikájával, hol abban az időben tőke, nagyipar és virágzó gyárak állottak a repülők rendelkezésére, akkor megállapíthatjuk, hogy ők, akik pénz, támogatás és buzdítás nélkül áthághatatlan közöny közepette semmiből ezt tudták produkálni, viszonylagosan többet nyujtottak amazoknál és az ő helyükbe akármelyik nemzet fiai sem tudtak volna ennyi eredményt elérni. Munkájuk folytán megérdemlik, hogy nevük ne csak a magyar aviatika, hanem az ország kultúrtörténelmében is helyet kapjon, mert az ő csüggedést nem ismerő akarásuknak köszönhető, hogy Magyarország nem ült ölbetett kezekkel akkor, mikor minden művelt nemzet nagy áldozatokat hozott a levegő meghódításáért.

MAGASSÁGI REPÜLŐMOTOROK

Annyi kérdést intéznek hozzánk olvasóink a korszerű magassági motorokra vonatkozólag, hogy célszerűnek látjuk a ma használt magassági motorok rendszerét, az alkalmazás előnyeit és módjait ismertetni.

Miért van szükség sűrítőre, sűrítős motorra? — ez is gyakori kérdés.

A repülőmotor teljesítménye a hengerekben a munkaütem alatt keletkező nyomástól függ. Ez a nyomás a szívás üteme alatt bevezetett levegő és benzin elegyéből álló robbanókeveréknek robbanásszerű égése alatt keletkező égéstermékek gyors terjeszkedéséből adódik.

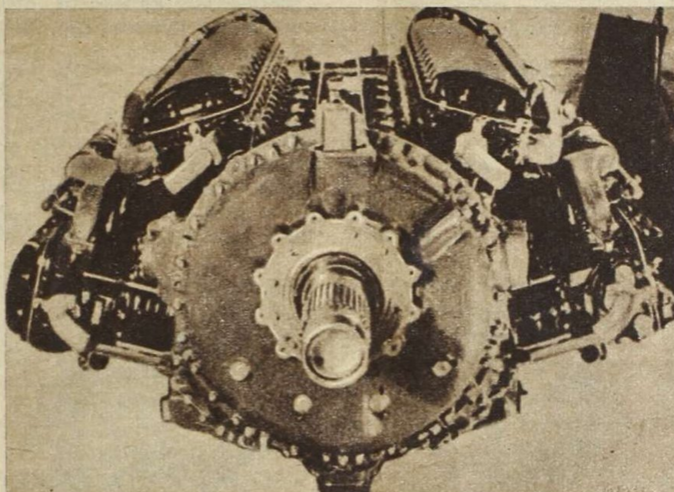
A vegytan törvényei alapján ismeretes, hogy az üzemanyag tökéletes elégése csak aránylag kis határok között változó keverékviszonyok között lehetséges s ebből az is következik, hogy a munkaütemenként elégethető üzemanyag mennyisége a hengerbe tölthető levegő tömegétől függ. Több levegő nagyobb teljesítményt jelent s így az egyre növekvő hajtóerőszükségletet nagyobb űrtartalmú, nagyobb számú hengerekkel és percenként több munkaütemmel (vagyis nagyobb fordulatszámmal és így több beszívott levegővel) elégítik ki.

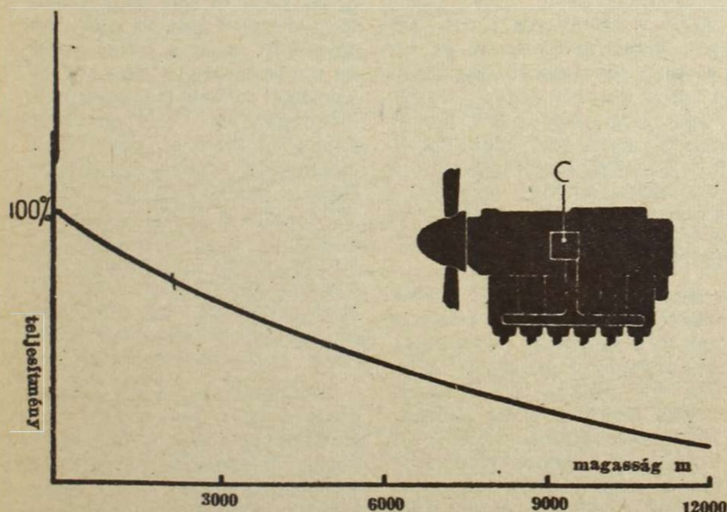
A közönséges sűrítő nélküli motornál a légköri nyomás préseli át a levegőt a porlasztón és a hengerekbe a szívás üteme alatt. Minthogy a légköri nyomás a magassággal alaposan csökken, az égéshez rendelkezésre álló levegő tömege (és súlya) is csökken és a motor teljesítménye ennek arányában még rohamosabban kisebb lesz.

Hamar belátták, hogy a teljesítménynek a magassággal való csökkenését el lehet kerülni, vagy késleltetni lehet, ha a motorba több levegőt juttatunk az égéshez, mint amenynyit az adott repülési magasságban uralkodó légköri nyomás a hengerbe nyomna a szívás üteme alatt. Erre a célra sűrítőt, kompresszort használnak. Így keletkeztek a sűrítős motorok.

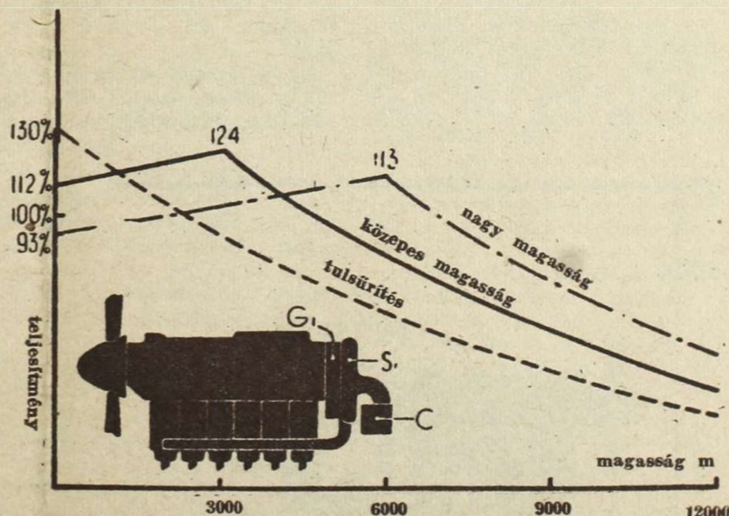
A sűrítő első kihasználása földközelben, fölszállás esetére volt, amikor a rendesnél nagyobb nyomással juttatták a levegőt a motorba s így a teljesítmény is megfelelően megnőtt. Ez a túlsűrített motor. Gyakran egyesítik a magassági motort a túlsűrített motorral s a motor felszállásra is 100 százaléknál nagyobb teljesítményt ad le, ezenfelül az előre meghatározott és sűrítőtől függő magasságban éri el legnagyobb teljesítményét. Az a magasság, ahol a motor legjobb névleges teljesítményét leadja, az úgynevezett egyennyomás-magasság. Ez lehet 4500—6000 méter a magassági motoroknál és 1000—2000 méter az úgynevezett mérsékelten túlsűrített motoroknál. Minél nagyobb az egyennyomás-magasság, annál nagyobb sűrítőre van szükség, mert annál jobban kell összesűríteni a külső, egyre ritkuló levegőt és ez a méreteiben és fordulatszámában megnövekedett sűrítő természetesen nagyobb teljesítményt is emészt fel hajtására. A kifejezetten magassági motoroknál ezért földközelben nem is lehet teljes gázzal járatni a motorokat, mert a túl nagy sűrűségű levegő a nagy fordulatszámmal meghajtott sűrítő sérülését, esetleg megsemmisülését eredményezné. Ezért határozzák meg földközelben a »megengedhető legnagyobb szívőtérnyomást«, amelyet a korszerű motorokon önműködő vezérlőművek úgy szabályoznak, hogy a motor biztonságosan működhetik és a teljes gázt az előre meghatározott egyennyomás-magasságban adja le. Ez viszont azt is jelenti, hogy a nem teljes teljesítménynél kisebb magasságban hajtott sűrítő aránytalanul több teljesítményt emészt el, mint amennyit segítségével nyerni lehet s így a magassági motor felszállási teljesítménye nem jó, ha erről más módszerrel nem gondoskodnak. Felszálláshoz a közönséges túlsűrített vagy a mérsékelt sűrítésű motor emiatt ad jobb teljesítményt.

E hatásokat foglaltuk egybe a 2. sz. ábrán, amely jól hasonlítható össze az 1. sz. ábrával. Ha sűrítő nélküli motor teljesítménye földközelben 100%, a túlsűrítéses motor földközeltől kezdve végig jobb teljesítményt ad le, mint a sűrítő nél-

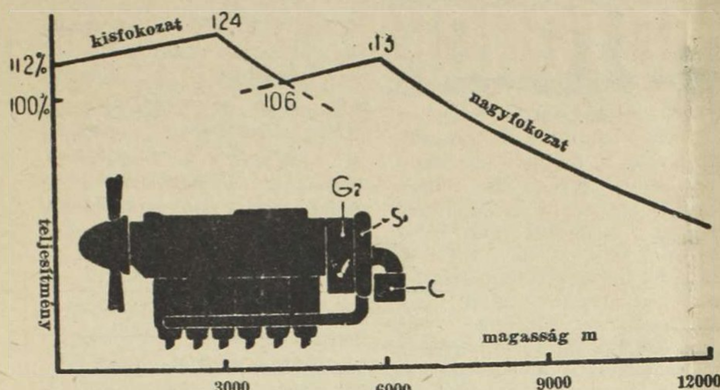




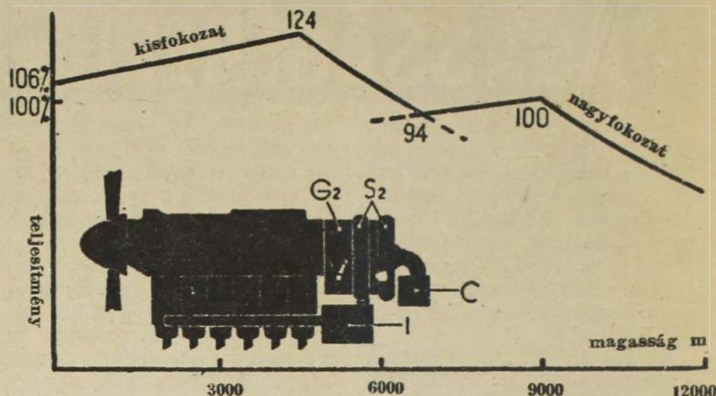
Sűrítő nélküli motor teljesítményváltozása a magassággal



Mechanikus meghajtású sűrítővel így változik a magassági tejesítmény (G: áttétel, S: sűrítő, C: porlasztó)



Kétfokozatú mechanikus meghajtású sűrítővel a motornak két csúcsteljesítménye van (G: áttétel, S: sűrítő, C: porlasztó)

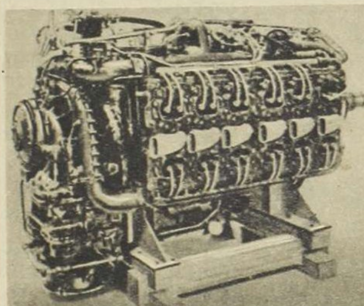


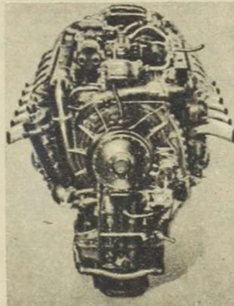
Kétfokozatú kétlépcsős, mechanikus meghajtású sűrítős motor, közbenső hűtéssel (G: áttételek, S: sűrítő, C: porlasztó, I: hűtő)

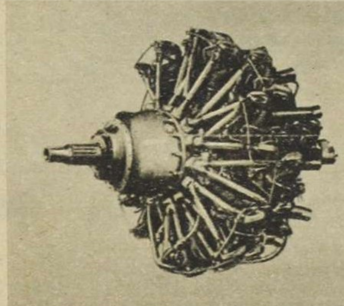
küli, de teljesítménye hasonló arányban csökken. Ha a sűrítő egyennyomás-magasságát növeljük, a magassági teljesítmény megjavul s csupán felszálláskor van a túlsűrített motorhoz viszonyítva némi veszteség az előbb elmondott okok miatt. A nagy magasságra sűrített motor görbéje ugyanezt mutatja.

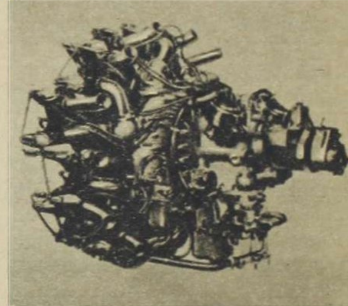
Hosszú időn keresztül a különféle egyennyomás-magasságoknak megfelelően különböző sűrítési áttételekkel készítették a motorokat, de természetes volt az az óhaj, hogy kétféle áttétellel lássák el a sűrítőt. Így az alsó fokozatban a motor kis magasságban kisebb fordulatszámmal hajtja a sűrítőt, amely nem emészt fel nagy teljesítményt és mégis alaposan megnöveli a teljesítményt, míg a felső fokozatban a sűrítő nagy fordulatszámmal járva, a megengedhető legnagyobb szívótérnyomást adja nagy magasságban. Ezért a kétfokozatú sűrítővel két teljes — gáz — teljesítmény van különböző magasságokban. Ezt látjuk a 3. sz. ábrán.

Ha a levegőt összenyomjuk, hőmérséklete megnő s a nagy beömlési hőmérséklet és a nyomás együttes hatása kopogást idéz elő a motorban. Az üzemanyagok nagymértékű javulása e téren kedvezően befolyásolta a helyzetet, de amennyiben nagy magasságban kell a teljes teljesítményt leadni, különleges segédeszközökhöz kell nyúlni. Ha két egymás mögé kapcsolt sűrítőt használunk, ez jobb hatásfokú, mint az egylépcsős. Ha a szívótérhőmérséklet így nagy lenne, a kétlépcsős sűrítő között hűtést alkalmaznak és így az első sűrítőlépcsőben sűrítés közben felmelegedett levegő ismét lehül. Egy másik megoldásnál a második sűrítőlépcsőből kikerülő levegőt vezetik a közbenső hűtőbe, mielőtt a porlasztóba kerülne. Ezt látjuk a 4. sz. ábrán kétfokozatú, kétlépcsős sűrítős kivitelben.





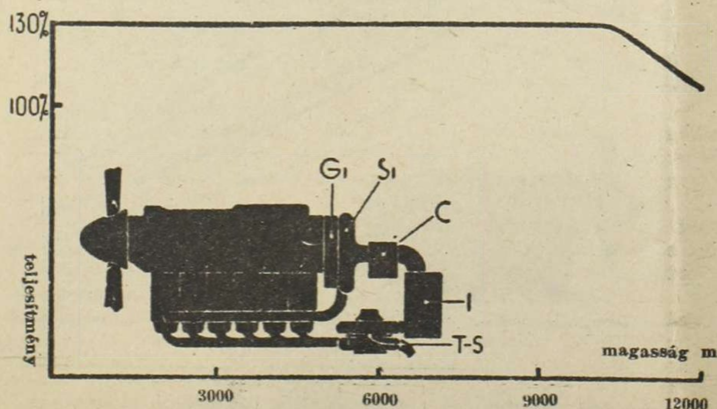




Eddigi görbéinkben mechanikus meghajtású, áttétellel hajtott sűrítőkről beszéltünk. Az eszményi megoldás azonban egy végtelen sok fokozatú áttétel lenne, ahol az áttételezés aránya tetszés szerint változik. Így a motor minden repülési magasságban teljes teljesítményt adhatna le és a teljesítménygörbék völgy-részét kiküszöbölhetnők.

A végtelen sok fokozatú áttétel előnyeit kapjuk, ha a sűrítőt a kipufogógázok által hajtott turbinával hajtjuk meg. A sűrítő fordulatszámát itt a turbina koszorújába juttatott égéstermékmennyiség szabályozásával állíthatjuk a kívánt értékre. A szabályozás önműködőleg történik, mert a külső légköri nyomás csökkenése nagyobb nyomásesést idéz elő, ez a turbina fordulatszámát növeli és vele a teljesítményt. A magassági határt, vagyis a felső egyennyomás - magassághatárt akkor érjük el, amikor a turbina fordulatszáma tovább már nem növelhető, mert a fordulatszám és a hőmérséklet eléri az alkalmazott különleges anyagokra megengedhető értéket. Igen jól alkalmazható a turbina és a mechanikus áttétel egyesítése. Ekkor a mechanikus meghajtású sűrítő adja a földközelben felszálláshoz a túlsűrítést és a turbina adja a megfelelő magassági sűrítőteljesítményt. Az ilyen együttes nagy magasságig ad azonos teljesítményt. Ezt látjuk az 5. sz. ábránkon

Természetesen a sűrítő-megoldás a motor jellemzőitől függ s különösen annak a repülőgépnek a feladatkörétől, amelybe a motort beépítik. A mai motoroknál a sűrítőt úgy készítik, hogy annak egyes részei, pl. a két fokozat önműködő vezérlőmű útján kapcsolódnak be a kellő pillanatban. Ezzel a repülőgép-vezetőt nagymértékben tehermentesítik.



Mechanikus meghajtású és kipufogógázhajtotta turbinás sűrítővel felszerelt motor (G: áttétel, S: sűrítő, C: porlasztó, I: hűtő, TS: turbosűrítő)



REPÜLJ TE IS PAJTÁS

XXI.

— Annak, aki repülőgépet akar vezetni, vagy mondjuk inkább úgy, hogy aki élethivatásul választja a repülést, annak az összes rossztulajdonságokat ki kell irtania magából, a jótulajdonságokat pedig rendszeres önneveléssel kifejlesztenie, és valósággal arra kell törekednie, hogy hibanélküli emberpéldány váljék belőle. A repülőélet hosszú esztendők alatt annyi új, különleges és nehéz helyzet elé állítja az embert, — ahol végül is meg kell állnia a helyét, ha nem akar elpusztulni — hogy erre az életre készületlenül, csupán felületes szeszélyből vagy tetszenivágyásból vállalkozni könnyelműség. Igen, erre az életre készülni kell, úgy, ahogy te készülsz, Pista. A komoly repülés nem lehet mellékzönge az ember életében, mert ha az, akkor azt csak repülgetésnek nevezik. A komoly repülés életünkben a bőkezű zsarnok szerepét játssza, melynek szolgálatába összes testi és lelki adottságunkat és erőnket be kell állítanunk.

— Hanem ha én most sorra venném az összes emberi jó- és rossztulajdonságokat, és mindegyikhez példát akarnék fűzni repülőéletemből, akkor egyhamar nem volna vége a mi beszélgetésünknek, mert bizony tizenkét év alatt akad élmény bőven.

— Azért csak még egyet-kettőt fogok kiragadni emlékezetemből, úgy, ahogy éppen eszembe jutnak, hogy azokból kiszedhesd magadnak azokat a tanulságokat, amelyek elkövetkező repülőéletedben hasznodra lehetnek.

— Beszéljünk most arról, hogy sokszor milyen fontos az éberség, a gyors elhatározás és a még gyorsabb cselekvés.

Már egy éve szolgáltam Budaörsön, ahol az első magyar úgynevezett műszerrepülő-kiképző repülőszázadnak voltam a parancsnoka. Kassára kellett valamiért repülnöm és, bár felhős volt az időjárás, én Arado 96-al indultam, mert rádióval felszerelt, műszerrepülésre alkalmas gépem egy sem volt pillanatnyilag üzemképes. Természetesen már az indulásnál tudtam, hogy az egész útvonalon csak a saját számításaimra leszek utalva, mert ezekbe a gépekbe nincs rádiókészülék beépítve, s ezért igen pontosan számoltam ki a repülendő vonal adatait.

— Alig hagytam el a repülőteret, tömött, foszlányos páracsomók rohantak szembe gépemmel, lassan tovább emelkedtem, míg Gödöllő vonalában teljesen eltűnt alólam a föld. Zárt felhőtakaró feküdt alattam mintegy 500 méteren. Végignéztem szikrázóan fehér felületén, de nem láttam a végét se távol, se közelben. Még följebb emelkedtem, de onnan se láttam többet.

— Indulásomkor olyan volt az időjárási helyzet, hogy Budapesten, a hátam mögött nem kellett rosszabbodástól tartanom, tehát addig repülhetek tovább a felhők felett, amíg üzemanyagomnak a 40 százaléka elfogy. Ha addig se lesz javulás, legfeljebb visszafordulok — gondoltam magamban.

— Azt vettem észre, hogy az alattam húzódó felhőréteg felső határa mind közelebb emelkedik hozzám. 1000 méteren repültem, néhány perccel előbb a felhőszint még legalább 500 méterrel volt alattam, és most már egyik-másik fodros tornyocska egy magasságban volt velem. Még följebb emelkedtem és közben kiszámítottam a kezem ügyében lévő háromszög-megoldó tárcsán, hogy most körülbelül Pásztó vonalában lehetek. Néhány perc mulva tőlem jobbra sötét foltot látok. Amint jobban megnézem, rájövök, hogy nem egyszerű felhőárnyékról van szó, mert az sokszor megtéveszti az emebert, hanem valóságos földet látok, mégpedig sötétkék, párás, erdőbortotta hegytetőt. A magassága 1000 méter körül van, tehát nem lehet más, mint a Kékes. Az első biztos támpont valóságos földfeletti sebességem ellenőrzésére. Gyorsan elő a térképet, mérőlécet, háromszög-megoldó tárcsát, és máris megvan a hajszálpontos adat. Indulásom óta eltelt huszonhat perc, mely idő alatt 95 kilométert repültem, tehát valóságos földfeletti sebességem 220 km óránként. Ennyit mutat a sebességmérőm is, amiből az következik, hogy se ellen-, se hátszelem nincs. Sőt oldalszél se befolyásolja utamat, mert pontosan rajta vagyok a vonalon. Ez egészen ritka jelenség: szélcsendben repülök.

— Viszont most már, hogy ezek az adatok a birtokomban vannak, pontos számításokat tudok előre is végezni, vagyis tudom, hogy a repülési idő 36 perc 30 másodpercében Ózd mellett fogok elrepülni, és ha minden jól megy, tekintettel arra, hogy indulási repülőterem pontosan 220 km-re van Kassától, a hatvanadik percben meg is fogok érkezni.

— Csakhogy az időjárási helyzet nem marad mindig állandó; hiszen akkor nem is volna olyan nagy dolog a látás nélküli tájékozódás... Ez történt velem is akkor. Mint később kiderült, a Bükk hegység fölött erős északkeleti áramlásba kerültem, a számításom szerint már valahol Szendrő és Nagyida közötti szakaszon kellett volna járnom, amikor szűk felhőlyuk került alám. Olyan szűk volt, hogy alig lehetett észrevenni. Ha nem figyelek annyira, bizonyára átrepülök felette anélkül, hogy hasznát vehettem volna. En azonban figyeltem, mégpedig annyira, hogy a lyukon keresztül folyót és vasútvonalat is felfedeztem, amelyen éppen műút váltott át, hogy azután tovább fusson vele párhuzamosan.

— Azonnal tudtam, hogy valami baj van: nem ott vagyok, ahol lennem kellene. Sőt azt is tudtam, hogy ilyen irányú út-vasútvonal, ahol a műút a vasút baloldaláról a jobboldalára vált át, csak Putnok és Vadna között van, és most egy szempillantás alatt mérlegeltem a helyzetet, döntöttem és cselekedtem.

— Világos volt, hogy ellenszelem van. 50 perc alatt 185 km helyett csak 148 kilométert tettem meg, holott még a kilencvenötödik kilométernél szélcsendben repültem. Tehát a késés az utolsó 53 km-en adódott, ami pedig igen erős áramlásra vall. A felhősödés olyan erős volt, hogy már 2000 méteren voltam kénytelen repülni, tehát minél tovább repülök, minden valószínűség szerint annál sűrűbb felhőréteg kerül alám. Ilyen kilátások mellett Kassán semmi körülmények között sem tudok ezzel a rádiónélküli géppel leszállni.

— Vissza nem fordulok, mert, bár elinduláskor nem volt kilátás rosszabbodásra, mégis azóta ez az erős északkeleti áramlás oda is elérhetett, és akkor... Egy biztos pont van, és az ez a felhőlyuk, amelynek fenekén a Sajó völgye vezet úttal és vasúttal Miskolc felé. Azt ugyan nem tudom, hogy odalenn hányszáz méteres a felhőalap, de tavasz lévén, köd nem lehet a völgyben, s így az átzuhanás veszélytelen.

— Mindezek a gondolatok a pillanat ezredrésze alatt száguldottak végig agyamon, a következő pillanatban a fejetetejére borult körülöttem a világ, gépem a hasát mutatta a nap felé, s én sivító zúgással zuhantam meredeken lefelé a szűk felhőlyukon. A völgy alja eszeveszetten rohant felém, a fülem pattogott... Vigyázat! Már alig vagyok párszáz méteren; nehogy elkéssem a felvétellel, és belerohanjak a völgy fenekébe... Minden idegszálammal figyeltem... Most! — éreztem, hogy tagjaim elnehezednek, a bőr lefelé húzódik az arcomon, a szemem előtt szürke, üres foltok jelentek meg, ahogy az erélyes húzástól rám nehezedett a centrifugális erő. Azután mind csendesebb volt körülöttem a levegő, a vérkeringés visszanyerte egyensúlyát, s én a Sajó medre fölött repültem csökkenő száguldással délkelet felé.

— Ahogy magam fölé néztem, alig 200 méteren lógtak a völgy fölött a nehéz, szürke esőfelhők, kétoldalt a hegyekre súlyosan ráfeküdtek, de előttem szabad volt az út, nemsokára megérkeztem Miskolcra.

— Az volt a tervem, hogy rövid pihenő után tovább indulok, mégpedig ha másképpen nem megy, „ráülök" a Hernádra, és annak völgyén végül is elérkezem Kassára. Igen ám, de az időjelzőben nemcsak alacsony felhőt, hanem zuhogó esőt és rosszabbodó időt is jelentettek Kassáról. Bosszankodtam, hogy nem repülhetek tovább, mert sosem volt szokásom a visszafordulás. Budapest hattizedes borultságot és 500 méteres felhőalapot jelzett, tehát azonnal indulnom kell vissza, mielőtt még ott is elromlana az idő, nehogy esetleg Miskolcon ragadjak kitudja hány napig. Az ilyen tavaszi esőzések kiszámíthatatlanok...

— Azért is igyekeztem minél előbb



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Vitéz Tiszabeői Hellebronth Vilmos vezérőrnagy, a termelés folyamatosságának vezetésével megbízott tárcanélküli miniszter a közel multban, mint repülő iparügyi kormánybiztos, azt megelőzően pedig, mint a honvédelmi minisztérium egyik csoportfőnöke éveken át irányító szerepet töltött be a m. kir. honvéd légierők anyagi szolgálata élén.

A magyar repülőipar erőteljes fellendülése és termelőképességének megalapozása elsősorban az ő tervszerű és kitartó munkájának eredménye. Munkaterveinek végrehajtásánál német vonalon mindenkor sikerült a teljes összhangot és támogatást biztosítania és minden remény megvan arra, hogy a termelés más ágaiban is sikerülni fog a folyamatosság biztosítására ugyanilyen ütemet diktálnia.

*

Helmut Lent alezredes, egy német éjjeli vadászrepülőezred parancsnoka, a legmagasabb német hadi kitüntetés: a gyémántokkal ékesített tölgyfalomb tulajdonosa, repülő halált halt. 102 légigyőzelmet aratott. Az ellenségnek egyszer sem sikerült legyőznie. Halálát repülő baleset okozta.

A Führer állami temetést engedélyezett a legkiválóbb német éjjeli vadásznak, akit az egész nemzet gyásza kísért utolsó útjára. Koporsóját a birodalom lobogója takarta és hat lovagkeresztes bajtársa állott őrt a ravatala mellett. Egyik legjobb barátja vitte a koporsó előtt bársony párnán a kitüntetéseit, köztük a brilliánsokkal díszített tölgyfalombot a Lovagkereszthez.

A temetésen Göring birodalmi tábornagy méltatta érdemeit és mondott Istenhozzádot neki a nemzet és a repülő bajtársak nevében.

*

Magyarország kormányzója megengedte, hogy Dóczy Lóránd hm. tk. alezredes a Német Sasrend Érdemkereszt I. fokozatát a kardokkal elfogadhassa és viselhesse.

*

Hans Wolfgang Schnaufer százados, német éjjeli vadász a Führertől megkapta a legnagyobb német hadikitüntetést: a Vaskereszt lovagkeresztjéhez a gyémántokkal ékesített tölgyfalombot. Éjjeli légiharcban eddig 100 ellenséges repülőgépet semmisített meg Schnaufer százados. A kitüntetett hős 26 éves.

*

Kelley angol repülőezredest nevezték ki angol részről a finnországi szövetséges ellenőrző bizottság tagjává.

*

Arima japán ellentengernagy október 15-én a Fülöp-szigetek közelében egy torpedóvető repülőraj élén hősi halált halt. Az ellentengernagy repülőgépével megtámadott egy repülőgéphordozót és torpedóját súlyosan megsebesítette azt. A támadás után azonban nem emelkedett fel újból, hanem mindenestül rázuhant a hajó parancsnoki tornyára. Önfeláldozásával a japán tengerészrepülőknek követendő példát mutatott. Rajta kívül a japán haditengerészet már öt ellentengernagyot és egy altengernagyot vesztett az ellenséggel vívott harcokban.

*

Louis Renault, az ismert francia gépkocsigyáros október 24-én Párisban meghalt. Az utóbbi időben repülőgépmotorok gyártásával is foglalkozott. A németekkel való együttműködés miatt vád alá akarták helyezni és szeptemberben le is tartóztatták, de a börtönből betegsége miatt kórházba kellett vonulnia. 63 éves volt.

*

A Formoza-sziget mellett vívott tengeri csatában a japán repülők az ellenséges hajóhadnak 500,000 tonnányi veszteséget okoztak. Ebből 270.000 tonna hajótér elsüllyedt, a többi megsérült. Különösen érzékeny veszteség érte a repülőgéphordozókat, melyek közül 178.000 tonnára rúg a veszteség.

*

A »Time« szerint a »V. 1.« áldozatainak száma szeptember közepéig: 10.000 halott és 28.000 sebesült volt. Teljesen elpusztult 23.000 és megrongálódott 1.1 millió lakás. A »V. 1.« által okozott károk megközelítik az 1940—42-beli bombatámadások által okozott károkat. A rombolások következtében egy millió londoni lakos lett hajléktalanná és sok százezer került kényelmetlen lakásviszonyok közé. A rongálások helyrehozatalát a munkaerő és az építőanyaghiány erősen hátráltatja, sőt lehetetlenné teszi.

*

A kanadai kormány Újfundlanddal szerződést kötött a labradori Goose-Bayben létesítendő kanadai légi támaszpontnak bérlet útján való biztosítására. A bérleti szerződés 99 évre szól.

*

London—Madrid és Lisszabon között megnyílt a légiforgalom. A British Overseas Airways első repülőgépe utasokkal, áruval és postával megrakva október 24-én érkezett meg a Madrid mellett lévő Barajoz-i repülőtérre.

*

Az ellenség mind gyakrabban intéz fedélzeti fegyvereivel alacsonytámadásokat a városokban, falvakban, mezőn és utakon található polgári lakosság ellen. Ezek a támadások rendesen váratlanul lepik meg a gyanútlan járókelőket, akik sok esetben futásban és fedezék utáni hosszas keresgélésben próbálnak menedéket találni. Az ilyen magatartás céltalan és a terrortámadással szemben nem nyujt védelmet. Legjobb azonnal a földhöz lapulni vagy egy közeli fedezék mögé rejtőzni. Ha sokan vannak együtt, szét kell széledni több irányba. Városban a házak jó rejtési lehetőséget biztosítanak. Motoros járműoszlopoknál célszerű figyelőt felállítani, mert a jármű-motorok zaja a repülőgépmotorok zaját gyakran elnyeli. Célszerű néhány percet még a támadás után is a fedezékben tölteni, mert a gyakorlat szerint a támadásokat meg szokták ismételni.

***

indulni, mert Miskolc időjárási helyzetét a jelen pillanatban ismertem, hiszen percekkel ezelőtt még 2000 méteren voltam, viszont, ha sokáig tanakodom, esetleg itt is megváltozik a helyzet, ami rádió nélküli gépen nem éppen kellemes meglepetés.

— Motorom felzúgott, nekifutottam a völgynek és annak mentén 320°-on emelkedtem bele a felhőbe. Ablakomon apró pöttyök mázolódtak szét, majd mind sűrűbben esett s a végén már zuhogva dobolt kabinomon az eső.

— Csak a legszükségesebb vakrepülő műszerek voltak előttem. Centrifugálgolyó, elfordulástjelző, variometer. Motorom remekül dolgozott s bár kellemetlen érzés volt magam alatt tudni a Bükk erdős gerinceit, szép nyugodtan emelkedtem tovább a sötét, nyirkos felhőben.

— 1500 méter után lassan világosodni kezdett, azután itt-ott előcsillant pillanatra a vakító napfény, azután megint esett, megint elszürkült egy kicsit a világ körülöttem, de a végén 2200 méteren mégiscsak vége volt a felhőnek, gépem hófehér vattatenger felett úszott, s a nap forrón sütött rám a kabin üvegtetején keresztül. Tíz percig emelkedtem ebben az irányban, most már nyugodtan ráfordulhattam a budapesti kurzusra (repülési irányra).

— Ez a repülés így elmesélve semmi különlegeset se tartalmaz a felületes hallgatónak. Egyszerű repülés a sok közül, amikor a pilóta nem tud eljutni a célba a rossz időjárás miatt, hanem visszafordul. Ennyi az egész. És mégis mennyivel több ez a valóságban. Éberség, gyors elhatározása és még gyorsabb cselekvés — mondottam az előbb... Igen Pista, ha mindez hiányzott volna, vagy csupán csökkent mértékben lett volna meg bennem ennél a repülésnél, vajjon hogyan végződött volna számomra ez a füstbement kassai út? Tovább repültem volna anélkül, hogy azt a szűk felhőlyukat észrevettem volna, Kassa vidékén belekeveredtem volna abba a hatalmas esős páratömegbe, de még nem lettem volna egészen a célnál, hiszen a számításaim a szélbehatás miatt ott már beláthatatlan tévedéseket eredményeztek volna és üzemanyagom hazáig már kevés lett volna...

— Az ember öröklött és kifejlesztett jótulajdonságai tehát csak akkor tudnak a repülésnél hasznunkra válni, ha általános repülő készségünket komoly elméleti tudományokkal alapozzuk meg. Hiába lettem volna én szemfüles ennél a kassai utamnál, ha nem tudtam volna a szükséges számításokat töprengés nélkül elvégezni és éppen elméleti felkészültségemnél fogva nem tudtam volna az észleletekből az így kézenfekvő következtetéseket levonni.

v. J. A.

(Folytatjuk.)

Repülő BAJTÁRSAK

CZILLEI GÉZA REGÉNYE.

(10)

De hamarosan a semmibe veszett az is. Cserkuti körülnézett. A gépek ott jöttek a nyomukban.

...Szegény Bartos. Talán jobb is, hogy nem tudja, hogy Éva nem őt szereti. Jobb így. Majd ha végleg hazakerülnek mindketten, akkor más lesz. Akkor férfi áll szemben a férfival... Most erre nincs idő. Bajtársak. Katonák. Repülők. Egy sors, egy akarat. A gép csak két emberrel lehet gép. Egyedül nem sokat érnek. A felderítő pilótája kiegészíti a megfigyelő munkáját. Egymás nélkül nem lehetnek el...

Bartos a térképe fölé hajolt, azután beleszólt a közlőcsőbe.

— Ott van balra elől az út... mintha látnám a porfelhőt... nézz csak előre...! Látod...?

Cserkuti is észrevette.

— Add le a jelzést...! — kiáltott vissza Cserkuti.

A gépek lassan felzárkóztak a támadáshoz. Amikor felvették a támadást megelőző alakzatot, Cserkuti lefojtotta kissé a motort, aztán irányt változtatott. Menetirányban készült rácsapni a páncélos oszlopra.

Lassan vesztették a magasságot. A motorok halkabban duruzsoltak. Mintha arra akartak volna vigyázni, hogy észre ne vegye őket idő előtt az ellenség.

Cserkuti mégegyszer szemügyre vette a terepet és hátraszólt a zászlósnak.

— Előkészülni...

— Előkészülni... — hangzott vissza Bartos nyugodt hangja. Aztán lekuporodott a gép törzsébe és megfogta a bombakioldó kart.

A menetoszlop velük egyvonalban kígyózott. Szűk volt az út, ahol haladtak és mindkét oldalán csillogott a mocsár sötét vize.

Cserkuti megadta a jelt a támadásra.

— Vigyázz... — kiáltott mégegyszer hátra Bartosnak és éles fordulóba vitte bele a gépet, aztán föld felé nyomta az orrát.

A páncélos oszlop csak akkor vette őket észre, amikor már zuhanó repülésben voltak. Nagy sietséggel igyekeztek a távközöket nagyobbítani, de már elkéstek vele. Az öt gép, mint az égből lecsapó szörnyű villám, teljes sebességgel zuhant rájuk.

Bartos zászlós nyugodt kézzel fogta a bombakioldó kartát. A szeme meg sem rebbent, amikor a célzókészülék látómezejében megjelentek a páncélosok. Csak a halántékán zakatolt erősebben a vér s a torka száradt ki kissé. Amikor meglátta a menetoszlop géppuskáinak torkolattüzét, meg sem rebbent a tekintete. Mintha nem is nekik szólt volna az erős tüzelés.

Egyre nagyobb lett a cél. Egyre jobban kilehetett venni az egységeket.

A zászlós — egy pillanatra felnézett. Látta, hogy a többi gép jön utána Valami kimondhatatlan elszántságot érzett. Aztán újból a készülék fölé hajolt.

Az oszlop vége pontosan a fonálkereszten húzódott végig.

— Most.. ! — jött hirtelen a gondolat és meghúzta a kioldókart. Aztán mégegyszer... mégegyszer...

Mintha játékdoboz lett volna a hatalmas harckocsi, úgy perdült meg a találattól és fordult le a mocsárba, vagy állt keresztbe az úton, meggátolva a többit is a menekülésbe. A zászlós ujjongani szeretett volna örömében Amint átrepülték a menetoszlopot, hirtelen felegyenesedett és intett Cserkutinak, hogy forduljanak vissza.

Cserkutit is magával ragadta a támadás láza. Éles kanyarodóval fordult meg, hogy újabb rácsapást hajtson végre.

Teljes gázzal bőgtek a motorok és süvöltött a szárnyak között a merevítő duc.

Mintha pokolbeli szörnyek szabadultak volna fel, úgy harsogott körülöttük a levegő.

Mikor a támadás után a magasba szökkent a gép, a zászlós hátranézett. A többieket kereste. Egy pillanatig nem látott semmit, csak amikor Cserkuti előbbre nyomta a gépet, vette észre, amint felfelé igyekeztek.

— Megvan mind!... — kiáltotta Bartos kitörő örömmel és feléjük bökött számolás közben az ujjával.

Cserkuti elmosolyodott. Tetszett neki a zászlós viselkedése.

— Ha ezt Éva láthatta volna... — gondolta magában Bartos.

— Éva most is biztosan rám gondol... — tűnődött el Cserkuti, amikor felzárkóztak melléje a kísérő gépek.

5.

A közelgő ősz már sárgára sorvasztotta a faleveleket. A nap fénye bágyadtabb volt és a sugarak csak nehezen tudtak áttörni a reggeli párán. A sátrak oldaláról lassan, csendesen folydogált le a felgyülemlett nyirok és halkan csobbant, amikor az ázott földre ért.

Cserkuti a sátor előtt ült és arcát az itt-ott kikandikáló nap felé fordította.

Jólesett neki a bágyadt meleg. Fejét nekitámasztotta a sátornak és gondolataiban visszaálmodta magát Pestre. Elképzelte a pesti őszt, a sárguló, lombhullató fákat a Dunaparton, a százféle színbe öltözött budai hegyeket és mindennek a koronájaként Évát.

Már régen megbékélt önmagával. Néha ugyan voltak még nyomasztó pillanatai, de ilyenkor Éva leveleihez menekült. A sokszori hajtogatástól már szinte elmosódtak rajta a betűk, de az nem volt baj, hiszen majdnem kívülről tudta valamennyit. Ilyenkor elvonult valahova, az erdőbe vagy a hangár sarkába és sorrendbe szedve őket olvasta el. Hogy szerette azokat az apró betűket! Mennyi szeretet, mennyi aggódás csendült ki belőlük! És a levelek új kedvet adtak neki a nehéz percekben és bíztatást a jövőre nézve. Talán azért is nem haragudott már Bartosra, mert határozottan kiérezte belőlük Éva szeretetét.

Árnyék borult az arcára. Egy darabig csak várt türelmesen, de mivel a nap nem akart előbújni, félszemmel felsandított. A legénye állt előtte és fogta el tőle a sugarakat.

— Eredj a csudába innen, nem látod, hogy napozok? — mordult rá, de a legény csak nem mozdult.

— Hallod-e, eredj már előlem, mert belenyomlak a pocsolyába!...

A legény csak nem ment el.

— Te, nem hallod, mit mondtam? — pattant fel haragosan.

— Főhadnagy úr, alázatosan jelentem, nagy ujságom van!...

— Vigye ördög az ujságodat, eredj elölem, mert belenyomlak...

— Pedig most nagy kár lenne a ruhámért, főhadnagy úr, mert a pesti lányok nem szeretik, ha sáros az ember holmija... — mondta és nagyot nevetett hozzá.

— Mit akarsz te a pesti lányokkal? — egyenesedett fel ültéből.

— Meglátogatni őket. Még pedig hamarosan, főhadnagy úr...

— Megbolondultál? Csak nem akarsz szabadságra menni?

— Nem akarok, dehát a parancs, az parancs, főhadnagy úr...

— Mit beszélsz? Ki parancsolta ezt neked?

— Holnap itt lesz a váltás. A század hazamegy pihenőbe, főhadnagy úr, azt jöttem megjelenteni. Az osztálytól jött a távmondat, hogy fel kell készülni!

Cserkuti hitetlenkedve csóválta a fejét.

— Leváltás jön? Minket váltanak le? — kérdezte kétkedve.

— Igenis, főhadnagy úr. Leváltanak bennünket. Holnap reggel. Alighanem az utolsó délelőtti napozása ez a főhadnagy úrnak — vigyorgott.

— Hát akkor... hiszen akkor... — tört ki belőle az öröm — akkor én is meglátogathatom...

— Az Éva kisasszonyt... — fejezte be a mondatot a legény.

— Te, — rivallt rá színlelt haraggal Cserkuti — ne járjon a szád! Mit avatkozol te a más dolgába? Honnan tudod, hogy az Éva kisasszonyt... Te, ha a leveleimet elolvastad, akkor...

(Folytatjuk)

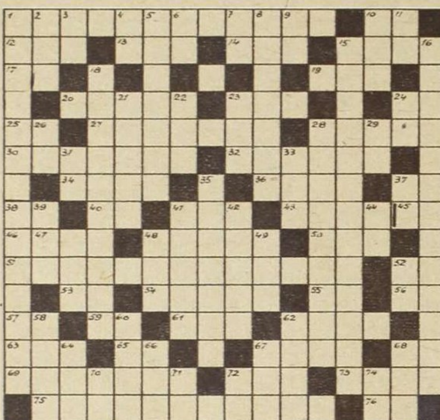
SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Dobosi Lajos, Marcali. 1. A 29 gép nem repül mind egyforma magasságban. 2. A gépek fejleszthetnek mesterséges ködöt jelzés céljából. 3. Az utóbbi gép jobban áramvonalazott és erősebb motorokkal repül. 4. A Heinkel vadászgépet már nem használják jelentős mennyiségben.

Szentiványi Kálmán, Székesfehérvár. A Manchester kétmotoros angol nehézbombázót már nem vetik be arcvonalon.

Meixner Mihály, Balatonlelle. 1. 685 km/óra. 2. A gép fegyverzete 4 géppuska és 2 gépágyú. 3. 12 db nehéz géppuska. 4. A 12.7 cm ürméretű Browning géppuska. 5. 4 géppuska és 4 gépágyú. 6. A La-5. 7. A Blackburn Sku

Keresztrejtvény



VIZSZINTES: 1. Világhírű magyar óceánrepülő. 10. Zádor Ernő monogr. 12. Művészet latinul. 13. A tű foka is ez. 14. Lakoma. 15. Sérülése. 17. Részvénytársaság. 19. Bagoly. 20. Az enyv teszi ezt. 23. Vissza: francia nőnemű határozatlan névelő. 24. Nyujt. 25. Betűt vet. 27. Kelet latinul, a végén egy magánhangzó fölösleg. 28. Keresztnév. 30. Idegelemi (gör.). 32. Sikert. 34. Magaslat Jeruzsálem mellett, eredetileg domb és erőd neve. 36. Rosarius mássalhangzói. 37. Mássalhangzó kiejtve. 38. Ezüst vegyjele. 40. Az Elfujta a szél c. regény írónőjének monogramja. 41. —lin, ebből készül a porcellán. 43. Hangjegy. 45. Vakleszálláskor ilyen jelzést adnak le a repülők. 46. Attila első nejének a neve. 48. Igy is becézik a medvét. 50. Szenvedés. 51. Angol bombázógép. 52. Kettős mássalhangzó. 53. Vissza: rag, re párja. 54. Vissza: visszhangjáról híres magyar fürdőhely, egy betű hiány. 55. Magyar Lovar Egylet. 56. Gyarapszik. 57. Német személyes névmás. 59. Itt szenvedett fogságot Monte Christo gróf, még mint Edmond Dantes. 61. Francia levegő. 62. Nemcsak tl. 63. ..., egészség: Pritamin. 65. Vissza: sír. 67. Don ... spanyol monda hőse. 68. Ideális gömb, melyre a csillagok helyét vonatkoztatjuk. 69. Ez a „Magyar Szárnyak" tárgyköre. 72. Latin jaj. 73. Rőzse, helyesírási hibával. 75. Híres világháborús magyyar repülő. 76. Vissza: Ilyen jelzés van o diplomaták autóin.

FÜGGŐLEGES: 1. Többfeladatos, szövetséges kétmotoros repülőgép. 2. Nem használ. 3. Gésa mássalhangzói. 4. = vízszintes 38. 5. Két szó: Piarista nyelvtudós, költő. Nagy nyelvtudományi műve: Elaboratior grammatica Hungarica; Ismeretlen jótevő monogramja. 6. Német pártalakulat. 7. N. T. 8. Német repülőgépgyár. 9. Vagy angolul. 10. Görög főisten eleje. 11. Kutya. 15. Angol négymotoros nehéz bombázó. 16. A vízsz. 1. társa, együtt repülték át az óceánt a Justice for Hungary-n. 18. Kettőzött újzélandi néptörzs. 21. Inas, szolga (ang.). 22. „Istennek a" latinul. 24. Francia ó. 26. Hang az olasz skálában. 28. A légiháborúban használatos anyagok előállításával foglalkozó vegyészet. 29. Eredet. 31. U. C. 33. együléses vadászgép neve és típusjelzése Híres magyar síklub kezdőbetűi. 35. Olasz (szám nélkül). 37. = a vízsz. 10. 39. Kikötő. 41. A foszforbomba egyik fajtája. 42. Egyiptom fővárosa, a vége az elején. 44. Dátumrag. 47. Vissza: ... Royal, angol repülőgépanyahajó. 48. Híres regényíró, főleg indián tárgyú regényeket írt. 49. Kelet németül. 52. Ismeretlen névbetűi. 58. Vissza: délamrikai állam. 60. Nemez. 62. Vissza: A-val a végén hülésből eredő betegség. 64. Ő. P. A. 66. Fém. 67. Lekvár. 68. Tréfa, 70. Olasz hímnemű határozatlan névelő. 71. Vissza: kötőszó. 72. Római 6. 74. = 24. vízsz.

A 20-ik számunkban közölt keresztrejtvény megfejtése:

VIZSZINTES. 1. NEM TUDOK SZEBB DOLGOT ELKÉPZELNI. 15. ária, 16. alabárd, 17. elmo, 18. ntnl, 19. kard, 20. leint, 21. ukta, 23. le, óra, 25. ne, 26. ruh, 27. marfa, 28. heinkel, 30. arátus, 32. rio, 33. libia, 35. nz, 37. es, 38. ee, 39. iron, 40. rdv, 41. adolf, 43. v. p, 44. romeo, 46. erő, 47. koz. 48. trub. 49. ulászló. 52. moue. 53. bernardi. 55. kreml. 56. ta. 57. airacobra. 59. kin, 60. montgolfier, 62. le, 64, si, 65. vivian, 66. árbor. 68. ivald, 71. sreknui, 72. doorn, 74. ráró, 76. pn.

Függőleges. 1. naturalista, 2. er, 3. MINT HÁBORÚBAN VADÁSZREPÜLŐNEK LENNI. 4. tata, 5. dallas, 6. ol, 7. kakofónia. 8. sbara, nó, 9. zára, 10. érd, 11. B. D. 12. dee, 18. olimkos, 14. L. M. N, 20. leir, 22. kurir, 24. er, 25. ne, 27. M. U. A, 28. händel, 29. nief, 31. tinobe, 34. adolar, 36. zoró, 38. evoum is rupe, 40. reunion, 42. lő, 45. ős, dci, 47. keok, 50. ára, fa, 51. zi, oen, 52. mr, 54. ragadoz, 55. kairé, 56. tó, ív, 58. br, 60. mviii, 61. tilos, 63. kuk, 66. áron, 67. on, 69. one, 70. ürü, 71. srő, 73. rr, 75. ál.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer minden 1-én és 15-én. Előfizetés ára egy évre 24 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség: IV. Petőfi S. u. 16. Tel. 187-323. Kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.


A világtengerek már nem csupán a hajózásé. A repülőgépnek is jelentős része lesz a jövő utas- és teherforgalmában.
A jövő világot átfogó légiforgalmához gyors, többmotoros, nagy hatósugarú gépekre van szükség, ezek üzembiztosan teljesíthetik feladatukat.
Sokéves tapasztalatunk van a nagyméretű gépek építésében és adott időben új, haladó gyártmányokkal folytatjuk majd régi hagyományunkat.
FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU GMBH